



## RECOMENDACIÓN TÉCNICA 2/2020 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA SOBRE USO DE DISPOSITIVOS DE VELOCIDAD PREFIJADA

---

### A. OBJETO

El objeto de la presente recomendación es establecer una serie de directrices y códigos de buenas prácticas en relación con el uso de la velocidad prefijada por parte del personal de conducción.

Este documento es orientativo, y no sustituye a la normativa a la que pueda hacer referencia, ni exime de la responsabilidad del cumplimiento de esta normativa a las diferentes entidades ferroviarias y a su personal.

### B. ANTECEDENTES

1. El informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) sobre el incidente nº 0035/2017, ocurrido el 28/07/2017 en la estación de França (Barcelona), recogía la siguiente recomendación destinada a la AESF y como implementador final RENFE Viajeros y resto de empresas ferroviarias:

*35/2017-1: «Insistir en la correcta aplicación de la normativa sobre velocidad prefijada, a través de los procesos de formación y reciclaje del personal de conducción. Para ello se deberán revisar los manuales de conducción y cualquier otro documento formativo para evitar priorizar el uso de la velocidad prefijada y eliminar cualquier posible referencia a “conducción automática”. Asimismo, se recomienda utilizar la información obtenida de los registros de los trenes sobre el uso real de la velocidad prefijada».*

2. Hay que tener en cuenta, que los dispositivos de velocidad prefijada son automatismos diseñados para la ayuda a la conducción, que son de gran utilidad en determinados entornos operativos o momentos de la conducción, pues en condiciones normales, permiten establecer un límite de velocidad de forma constante, permitiendo centrar la atención en la vía, la instrumentación de la cabina de conducción y las instalaciones.
3. Sin embargo, el empleo de dichos automatismos de ayuda a la conducción de manera inadecuada también puede suponer una serie de riesgos importantes asociados. Su uso incorrecto puede llevar, incluso, a provocar el efecto contrario, favoreciendo la pérdida de atención en determinadas situaciones, lo que puede provocar colisiones, excesos de velocidad en determinados tramos, rebases indebidos de señales o roturas de ganchos de tracción, entre otros accidentes o incidentes, sin olvidar el adecuado control de las aceleraciones y deceleraciones que requieren determinados servicios como el tráfico de cercanías.

Esto ha quedado en evidencia en diversos sucesos acaecidos en los últimos meses en los que el empleo indebido de la velocidad prefijada ha estado presente como factor coadyuvante.

Así mismo, el abuso en el uso de la velocidad prefijada de forma continuada puede llegar a generar una disminución de la pericia por parte del personal de conducción en el desempeño de sus funciones.

4. Estos riesgos asociados, se controlan actualmente con determinadas medidas restrictivas como son, por ejemplo, no permitir el empleo de la velocidad prefijada en determinadas situaciones o permitir su activación solo a partir de un umbral mínimo de velocidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en virtud de sus competencias, **RECOMIENDA:**

***Primero: Establecer un procedimiento sobre el uso de dispositivos de velocidad prefijada***

- a. El empleo de dispositivos de velocidad prefijada debe limitarse estrictamente a aquellas actividades para las que han sido diseñados estos sistemas de control.
- b. Para que no existan dudas sobre los criterios de aplicación de estos dispositivos, sería necesario que las empresas ferroviarias -y los administradores de infraestructuras, para los trenes ligados a su actividad- introduzcan, dentro de sus sistemas de gestión de seguridad, códigos de buenas prácticas o procedimientos reglamentarios específicos, que incluyan indicaciones sobre uso correcto de los dispositivos de velocidad prefijada y distintas situaciones en las que no procede su empleo.

Entre ellas, se deben considerar al menos las siguientes situaciones en las que no procede el uso de los dispositivos de velocidad prefijada:

- Circulación en condiciones de marcha a la vista o marcha de maniobras.
- Durante la realización de maniobras.
- Al efectuar parada en las estaciones, en especial en estacionamientos ante topera, y cuando se emprende la marcha de trenes.
- En la aproximación a señales en indicación de parada.
- Cuando se circule con señales sucesivas en indicación de anuncio de parada o anuncio de precaución.
- En la aproximación a una limitación temporal de velocidad máxima, en especial cuando suponga un cambio significativo de velocidad.
- Circulando en doble tracción.

Quedarían excluidas de esta recomendación las situaciones en las que la conducción se realiza con automatismos de tracción y freno sincronizados (ATO) con los siguientes sistemas embarcados de protección de trenes: LZB en transmisión o ETCS circulando en FS, excepto la aproximación a un EOA con velocidad de liberación.

### ***Segundo: Formar sobre el uso de dispositivos de velocidad prefijada***

- a. Las entidades ferroviarias deben distribuir a su personal de conducción el procedimiento sobre el uso de dispositivos de velocidad prefijada, asegurándose de que es conocido y asimilado.

Con independencia de esa distribución, son recomendables acciones divulgativas periódicas específicas sobre el uso correcto de los dispositivos de velocidad prefijada, con avisos, comunicados o tutorías.

- b. Tanto los cursos para la obtención de la licencia y/o el diploma de maquinista, como los cursos de reciclaje de conocimientos, deberán incluir formación específica sobre buenas prácticas en el uso de los dispositivos de velocidad prefijada, siendo uno de los puntos en el que los centros de formación deberían hacer especial hincapié en su evaluación, tanto en la formación teórica como práctica.

### ***Tercero: Vigilar el uso adecuado de dispositivos de velocidad prefijada***

Para comprobar que el personal de conducción usa correctamente estos dispositivos, las actividades de vigilancia que llevan a cabo las entidades ferroviarias deberían incluir acciones específicas, como acompañamientos y, muy especialmente, el análisis de los datos de los registradores de los trenes. Para ello, se recomienda que las entidades realicen análisis periódicos de los registros de aquellas situaciones en las que no debería emplearse la velocidad prefijada.

Madrid, 10 de marzo de 2020

EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL  
DE SEGURIDAD FERROVIARIA,

*[FIRMADO EN EL ORIGINAL]*

Pedro M. Lekuona García